

Saale muss Trasse für Schifffahrt bleiben

Verkehrsminister Thomas Webel (CDU) sprach auf einem Unternehmertreffen des BVMW Klartext. Für ihn ist der Bau des Saaleseitenkanals bei Tornitz für die Region zwischen Halle und Magdeburg von Sachsen-Anhalts unverzichtbar. Die Verbindung zwischen der Elbe und dem Hafen in Trotha sei für einen Mix der Verkehrsträger unverzichtbar, sagte er vor den mehr als 60 Teilnehmern. Nachdem der Bund offenbar seine Pläne, die Saale zu einer Restwasserstraße herabzustufen aufgegeben habe, müsste das Projekt mit Nachdruck weiter verfolgt werden. Bei entsprechender Schiffbarkeit könnten auf der Saale jährlich bis zu 3,6 Millionen Tonnen Güter befördert werden.

Für viele Firmen wäre die Saale nach dem Kanalbau ein Standortvorteil, erklärte der Politiker. Nur so hätten sie die Chance, Rohstoffe und Fertigerzeugnisse zur Elbe und dann beispielsweise bis nach Tschechien oder zum Hamburger Hafen

zu transportieren. Webel nannte es einen Trugschluss, dass Schienenwege und Straßen künftig alle Transporte allein bewältigen könnten. Wasserstraßen in Ostdeutschland müssten dringend zukunftsfähig gestaltet werden. Im Mühen um den Bau des Kanals müssten Sport- und gewerbliche Schifffahrt mit der Wirtschaft an einem Strang ziehen, um für die Investition zu sensibilisieren.

Der BVMW befürchtet erheblicher Schaden für die Wirtschaft und damit vor allem für kleine und mittlere Unternehmen, wenn der rund acht Kilometer lange Saalekanal



Verkehrsminister Thomas Webel (l.) sprach vor Unternehmern über den Saaleseitenkanal bei Tornitz.

nicht gebaut würde. Das Vorhaben müsse ganz im Gegenteil forciert werden, sagte Kreisgeschäftsführer Helmhard Kraft. Die mehr als 100 Millionen Euro wären „sehr gut angelegtes Geld“.

Manfred Sprinzek, Präsident des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt informierte über eine repräsentative Umfrage zur Saaleregion vom August dieses Jahres. Danach wären drei Viertel der Bewohner, dass auch künftig Schiffe für Transporte und den Tourismus auf dem Fluss unterwegs sein sollten. Zwei Drittel sehen in der Saale einen wichtigen Wirtschaftsfaktor, der Arbeitsplätze sichere.

Der Hafen Halle-Trotha ist der einzige „ohne Schiffe“, sagte dessen Geschäftsführer Dirk Lindemann. Wegen der nicht ganzjährig möglichen Nutzbarkeit der Saale für Gütertransporte gehe kein Reeder das Risiko ein, Linien einzurichten, die nicht kontinuierlich fahren könnten. Deshalb habe



Blick auf die Saale bei Bernburg. Auf dem Fluss sind Frachtschiffe eine Seltenheit.

(Fortsetzung Seite 2)

Saale muss Trasse für...

(Fortsetzung von Seite 1)

man in den vergangenen Jahren das größte Güterverkehrsterminal Sachsen-Anhalts aufgebaut, in dem Frachten zwischen von Bahn und Lkw umgeschlagen würden. In den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts sei bei Klein Rosenberg der Bau einer Staustufe mit Schleuse und Wehr vorgesehen gewesen. Kriegsbedingt fielen die Pläne ins Wasser. Mit dem in der Gegenwart entwickelten Vorhaben, einen Kanal zu bauen, ließe sich ein funktionierender Schiffsverkehr sichern.

Für das Bernburger Werk von Solvay Chemicals sei eine Hafenanbindung längst überfällig, sagte Werkleiter Thomas Müller. 50 Prozent aller Transporte könne sein Unternehmen auf dem Was-

serweg abwickeln. Das wäre zurzeit nicht möglich. Von den fast 650.000 Tonnen Soda, Koks und anderen Gütern würden 85 Prozent per LKW und 15 Prozent per Bahn verschickt. Das nannte er ökologisch und ökonomisch „unvernünftig“.

„Wenn der Fluss nicht besser schiffbar wird, sehen wir die Zukunft für unser Unternehmen dunkel“, sagte Karina Fischer von der Schiffswerft Fischer in Mukrena. Sie ist die einzige ihrer Art an der

Saale. Für die 15 Beschäftigte bedeutete eine Schließung den Verlust des Arbeitsplatzes. Auch Zulieferer wie Elektroinstallationsbetriebe oder Tischlereien müssten dann um ihre Aufträge bangen.



Manfred Sprinzek, Präsident des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt, informiert über das Ausbauprojekt.